

## PANEL O "RESTRUKTURIRANJU "ŽELEZNICE SRBIJE" – OČEKIVANJA, IZAZOVI I DILEME"

Utorak, 28. april 2015.

„Železnice Srbije“ se susreću sa brojnim izazovima ulaskom u proces restrukturiranja koji će omogućiti da postanemo kompanija koja pruža kvalitetne i efikasne usluge, rekao je generalni direktor Miroslav Stojčić na današnjoj panel raspravi sa temom „Restrukturiranje „Železnice Srbije“ – očekivanja, izazovi i dileme“ . On je podsetio da srpske železnice imaju 3804 kilometara mreže, 283 kilometara dvokolosečnih pruga, da vozove dnevno opslužuje 110 lokomotiva, a imovina kojom ona raspolaže iznosi 2 milijarde evra. -Poslednjih dvadeset godina smanjuje se obim rada, brzine i kvalitet rada, a produktivnost je manja u odnosu na zemlje u okruženju, naveo je Stojčić i dodao da je zbog toga restrukturiranje nužan proces koji zahteva donošenje operativnog plana poslovanja, raspodelu sredstava i zaposlenih.

-Neophodna je i izrada studije radne snage koju još uvek nemamo, a sve ovo ćemo uraditi u saradnji sa konsultantskim firmama, rekao je generalni direktor i istakao, da je cilj da ostvarimo kvalitetno poslovanje i da svima bude bolje.

Svoja iskustva nakon procesa restrukturiranja izneo je predstavnik Željeznica Crne Gore dr Rešad Nuhodžić i prof. dr Ratko Đuričić iz Željeznica Republike Srpske.

-Crnogorske železnice prve nacрте podele preduzeća imali su još 1999, a 2005. godine je formiran holding sa dva d.o.o. To nije zaživelo , pa je nakon tri godine železnica restrukturirana na preduzeća infrastrukturu i prevoz. Kasnije se izdvojilo posebno preduzeće za prevoz robe- Montecargo i preduzeće za tekuće održavanje, rekao je Nuhodžić i dodao da je veoma važno da sva preduzeća sarađuju i da im samo to može obezbediti funkcionisanje. On je istakao da su restrukturiranje zahtevale međunarodne finansijske institucije, a taj proces će železnici omogućiti ravnopravniji odnos na tržištu sa drugim vidovima saobraćaja.

-Prvi koraci u reformama Željeznice Republike Srpske načinile su 2006. godine, a veliki problem bili su ogromni troškovi održavanja, rekao je Đuričić. On je poručio kolegama iz srpskih železnica da na početku procesa restrukturiranja mora da se obezbedi ravnoteža održivosti železničke infrastrukture i prevoza, a finansiranje iz budžeta mora da bude reformsko, da se menja svake godine i prilagođava potrebama.

Panelu je prisustvovao i državni sekretar Ministarstva za građevinarstvo, saobraćaj i infrastrukturu Miodrag Poledica koji je naveo da železnica ulazi u reformski proces koji će potrajati.

-Rukovodstvo „Železnica Srbije“ je prihvatilo da, kad je reč o restrukturiranju, sprovede sve što je dogovoreno, a za to će mu trebati odlučnosti, hrabrosti i sreće, istakao je Poledica, dodajući da će u svemu železnica imati podršku Vlade.

Prof. dr Dragomir Mandić sa Saobraćajnog fakulteta je ukazao na nužnost procesa restrukturiranja jer je železnica bila „država u državi“ iz čega su proistekli ogromni gubici.

-Železnica nije mogla da bude ravnopravna sa ostalim vidovima saobraćaja, jer ostali nisu opterećeni troškovima infrastrukture, pa je sada došlo vreme da te troškove preuzme država, a da se prevoz odvoji, rekao je Mandić.

Prema njegovim rečima Vlada očekuje smanjenje budžetskih izdataka, a ona sredstva koja bude izdvajala moraju se efikasnije trošiti. Železnica mora da postane efikasniji prevoznik sa kvalitetnijim prevoznim uslugama i konkurentnija ostalim evropskim

železnicama. Ne bi trebalo da bude otpuštanja radnika, ali zaposleni moraju da promene svest da i oni moraju više dati od sebe i podržati reforme.

Doc . dr Branislav Bošković sa Saobraćajnog fakulteta je ukazao na to da se moraju ispuniti određeni preduslovi za restrukturiranje, kao što je znanje i ubeđenost u neophodnost promena, svest o dobitima tog procesa, kompetentni ljudski resursi za njegovo sprovođenje i odgovarajući kapaciteti institucija i organa vlasti.

Izvršni direktor „Železnica Srbije“ Nenad Kecman je podsetio na stanje infrastrukture i voznih sredstava, rekavši da su prosečne brzine pale ispod 60 km/h, a da su putnička i teretna kola stara i preko 50 godina, što iziskuje ogromne troškove za njihovo održavanje. On je naveo da je produktivnost mala i da železnica 20 godina beleži permanentan gubitak.

-Sopstveni prihodi železnice su manji od subvencija države, a nadamo se da će se po prvi put ove godine taj odnos promeniti u korist prihoda, rekao je Kecman.

Zajednički rad svih aktera u procesu restrukturiranja i neophodna pomoć države, kako u toku trajanja procesa i nakon njegovog završetka, zaključci su ovog panela kome su prisutvovali zaposleni, predstavnici sindikata, privrednih komora i drugih naučnih i obrazovnih institucija.

